Contacts

▪ Réservations
(activités groupes et individuels)
04 90 18 89 08
francoise.jomain@cg13.fr

▪ Publics scolaires
04 90 18 89 11
chantal.clasert@cg13.fr
guillemette.troin@cg13.fr

▪ Ressources pédagogiques
04 90 18 82 76
marie.vachin@cg13.fr
04 90 18 47 219
genevieve.vergosrozan@cg13.fr

▪ Bibliothèque-Photothèque
04 90 18 89 06
michel.martin@cg13.fr

info.mapa@cg13.fr
www.arles-antique.cg13.fr
Fax du service des publics :
04 90 18 82 77





CONSEIL GÉNÉRAL DES BOUCHES-DU-RHÔNE / WWW.CG13.FR
Direction de la Culture
Atrium 10.2 - 5e étage - 10, place de la Joliette - BP 22513 - 13566 Marseille cedex 2
MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE /PRESQU'ÎLE-DU-CIRQUE-ROMAIN
BP 205 - 13635 ARLES CEDEX / Tél. 04 90 18 88 88 – Fax. 04 90 18 88 93.
www.arles-antique.org

Musée départemental Arles antique

Dossier enseignant

Commerce & activités portuaires



Plan du musée… avec les objets à ne pas manquer

WC
Passerelle
Salle d'exposition temporaire
WC
Patio
Début de la visite ➔
Entrée
Accueil
Boutique
Auditorium
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

1.
Bornes milliaires



2.
Ancre de bateau



3.
Maquette de la ville d'Arles

4.
Maquette du pont de bateaux



5.
Cippe de Caius

6.
Relief des emballeurs



7.
Cippe de Pardalas



8.
Poids de balance



9.
Epitaphe d'Apronianus



10.
Amphore à inscription peinte

11.
Vague d'amphores



12.
Amphore italique



13.
Assiette avec marque de potier



14.
Lingots de plomb



15.
Lingots de cuivre



16.
Tête colossale d'Auguste

ÉDITO

“Le musée départemental Arles antique édite un dossier sur le thème « Commerce et activités portuaires » dont l'objectif est de rendre les collections antiques du musée accessibles au public scolaire. Il permet aux enseignants de préparer la visite du musée.

Les échanges commerciaux, ainsi que les denrées qui voyageaient à travers l'empire romain et en particulier par Arles, sont autant de témoins qui permettent aujourd'hui de comprendre l'organisation du commerce en Méditerranée et le fonctionnement de la société romaine.

Ces objets archéologiques, à la fois exceptionnels et complexes, sont « décodés » dans ce document avec un souci de rigueur scientifique. Sa vocation est de permettre aux jeunes générations de comprendre, s'approprier et partager ce patrimoine.”

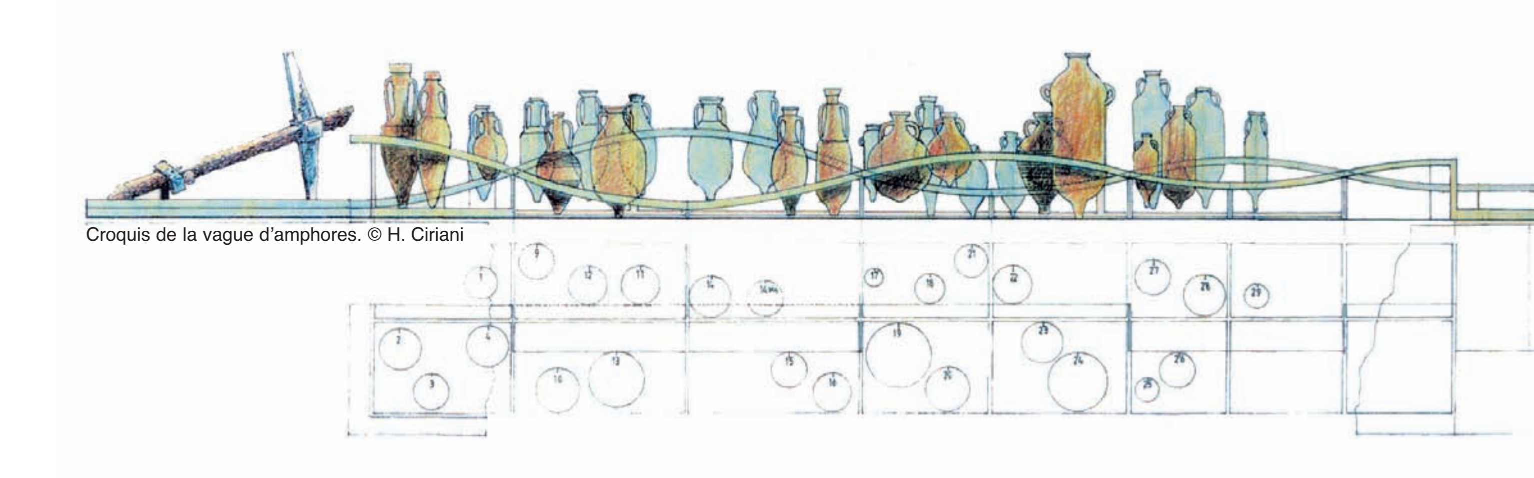
JEAN-NOËL GUÉRINI
Sénateur des Bouches-du-Rhône
Président du Conseil général



© D.Pinzòn

Commerce & activités portuaires

Dossier enseignant



Croquis de la vague d'amphores. © H. Ciriani

Sommaire

Le dossier enseignant privilégie une approche didactique des collections du musée. La cité d'Arles au cœur des échanges commerciaux de l'Empire romain, les amphores, la sigillée, les inscriptions sont mises en avant lors d'un parcours d'1h30 environ.

Principes du dossier

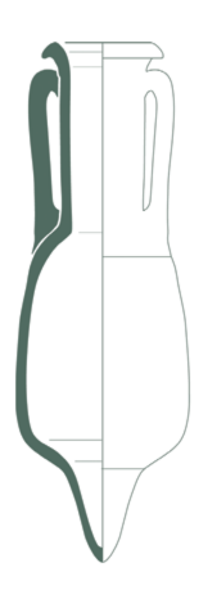
Approche méthodologique

Le choix des documents et des textes tient compte des méthodes d'acquisition des connaissances par les élèves, de recherche documentaire et de questionnement sur les œuvres archéologiques :

- savoir lire des documents (textes, plans, photos, objets) ;
- observer, identifier, rechercher l'information ;
- mettre en relation, compléter ou simplifier l'information ;
- mémoriser des repères historiques, chronologiques et géographiques à partir de l'objet archéologique.

Avant et après la visite

Il s'agit de fournir des points de départ pour la constitution de dossiers et d'enquêtes que les élèves pourront préparer en classe et au CDI (recherche en bibliothèque, sur Internet), poursuivre au musée face aux collections puis finaliser par des exposés, des productions.



Dessin d'amphore Dressel 7. © E. Devidal

Le livret : organisation de l'information

La visite

À partir d'un choix précis d'objets archéologiques, un descriptif fournit le support à la visite[1] sur le thème « Commerce et activités portuaires ». Le plan du musée, accompagné de la liste des objets mentionnés dans le texte, permet de visualiser le parcours et l'emplacement des collections à ne pas manquer.

L'information est divisée en 2 parties :



- à voir : l'objet, le plan ou la carte, visibles dans le musée avec leur cartel[2] ;



- à savoir : les explications et le commentaire pour comprendre la thématique abordée ;

Un lexique repérable aux astérisques est à la fin du livret. Le vocabulaire technique (architectural, archéologique…) se trouve quant à lui sur certaines fiches du dossier ressources.

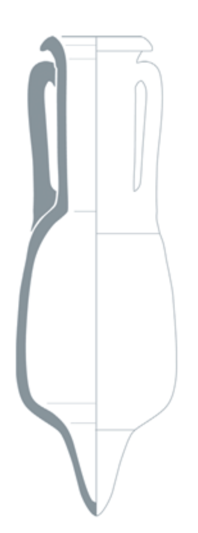
Une bibliographie complète la préparation de la visite.

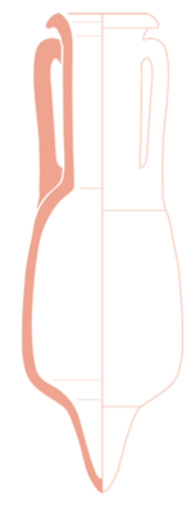
Les pistes pédagogiques : sous forme de suggestions, elles proposent un regard transversal sur les collections, le thème du commerce et des activités portuaires et l'exploitation faite en classe.

1. Le texte qui constitue la visite n'est pas celui qui se trouve sur les cimaises du musée et que vous trouverez dans le catalogue du musée.

2. Ce sont les mêmes cartels qui se trouvent dans le musée.







Dessin d'amphore Dressel 7. © E. Devidal

DOSSIER ENSEIGNANT – MODE D'EMPLOI

Le dossier ressources : les fiches

Organisé sous forme de fiches synthétiques, le dossier ressources constitue une boîte à outils et permet à l'enseignant d'approfondir les thèmes abordés lors de la visite.

Une fiche maquette

Elle complète la série des fiches maquettes des dossiers enseignants Urbanisme et romanisation, Rites et croyances funéraires, La meunerie de Barbegal. Outils d'interprétation très didactiques, les maquettes du musée permettent d'appréhender des notions d'espace et d'urbanisme, de visualiser une architecture ou un site archéologique, disparu ou profondément remanié aujourd'hui (FICHE MAQ N°9).

Des fiches archéologie

Il s'agit de replacer les objets du musée dans leur contexte de découverte et d'étude, de lire et comprendre un objet archéologique, se familiariser avec le vocabulaire technique :

- une fiche descriptive sur les amphores (FICHE ARCHEO N°4) ;
- une fiche technique sur l'étude archéologique des amphores (FICHE ARCHEO N°5) ;
- une fiche technique concernant l'épigraphie latine (FICHE ARCHO N°6).

Des fiches iconographiques et textes

Des plans et des extraits de textes latins permettent de mieux appréhender les objets archéologiques, leur contexte et le discours historique :

- une carte replaçant Arles et réseau routier romain (FICHE CARTO N°9) ;
- deux cartes du bassin méditerranéen avec les échanges commerciaux et la provenance des amphores (FICHE CARTO N°10 et N° 11) ;
- des extraits de sources latines avec une biographie des auteurs (FICHE TEXTE N°8 à 10).

Arles, un carrefour : les voies de communication

En quoi la situation géographique d'Arles est-elle stratégique ?

A voir : la carte d'Arles et ses alentours



➜ *Fiche CARTO N°9 : situation géographique de la cité Arelate*

A savoir

L'expansion du commerce méditerranéen avec l'arrivée des Romains en Gaule est due en grande partie à la situation géographique exceptionnelle d'Arles, entre routes, fleuves et mer.

Le territoire situé entre Arles et Avignon s'est doté de nombreuses routes, la plupart ayant été réalisées pendant la période augustéenne sur la base d'itinéraires plus anciens (gaulois ou pré-celtiques). Malgré les contraintes (marécages et rivières), les Romains ont construit des voies assez larges et parfaitement rectilignes : la *via Agrippa*, la *via Domitia* et la *via Aurelia*.

D'autre part, Arles était située à une quarantaine de kilomètres de la mer et la navigation primitive empruntait un bras du Rhône, aujourd'hui disparu. La communication avec la mer était alors le seul point négatif car la barre du Rhône, la vitesse des courants et les bancs de sable dérivants, dus au dépôt d'alluvions, constituaient des pièges difficiles à déjouer pour les navires à voiles et à rames. Afin de pallier ces difficultés, le général Marius avait fait creuser par ses troupes durant l'hiver 103-102 av. J.-C un canal, les fosses Mariennes (donnant son nom à la ville de Fos-sur-Mer) permettant de relier le Rhône au golfe de Fos en évitant l'embouchure du Rhône. Faute d'entretien, les navires recommencèrent à passer par les bras du Rhône. On remarque aujourd'hui que le delta du Rhône est formé du Petit Rhône et du Grand Rhône, alors qu'à l'époque antique on comptait vraisemblablement trois bras. La terre ayant avancé, le niveau de la mer s'est aussi modifié en reculant de plusieurs centaines de mètres.

➜ **Fiche TEXTE N°8 : Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle* III,5,4.**

DOSSIER ENSEIGNANT – LA VISITE
COMMERCE ET ACTIVITÉS PORTUAIRES

Les voies terrestres

A voir : la Carte des routes et des fleuves



A savoir

La ville d'Arles est un point de jonction des voies terrestres entre l'Italie et l'Espagne. Ce vaste réseau routier a constitué un véritable support à la mise en valeur du territoire.

- La *via Agrippa* :

Cette route construite aux frais de l'État, traverse la plaine marécageuse entre *Ernaginum* (Saint-Gabriel) et *Avenio* (Avignon). En remontant vers le nord, elle passe près de la Montagnette. Cette voie remonte jusqu'à Avignon, Valence, Vienne et Lyon.

- La *via Domitia* :

La plus ancienne des routes de Gaule, construite par Rome en 120 av. J.-C. Elle assure la liaison entre l'Espagne et l'Italie et doit son nom à *Domitius Ahernorbarbus* (1er gouverneur de la Gaule transalpine) et non à l'empereur Domitien. Venant d'Espagne, elle passe à *Ugernum* (Beaucaire), puis traverse le Rhône. Elle rejoint *Ernaginum*, suit la bordure nord du massif des Alpilles et rejoint le nord de *Glanum* à Saint-Rémy.

- La *via Aurelia* :

Elle relie la Gaule à l'Italie par les Alpes en suivant la bordure sud des Alpilles (actuelles communes de Mouriès et du Paradou) puis Saint-Gabriel et Aix-en-Provence.

A voir : Les bornes milliaires



Borne milliaire.

Calcaire – provient du domaine d'Estoublon, Fontvieille. 1er juillet – 31 décembre. 3 av. J.-C.

(p)ATER PATRIAE

IMP (erator) CAESAR DIV (if(ilius)

AV(gu)STVS PONTI(fex)

MAX(u)M(us co(n)s(ul)xii) C(o(n)s(ul))

DES(ign(atus) XIII(i)MP(erator (x) IIII

(millia passuum) VII

Père de la patrie, l'empereur César Auguste, fils de (Jules) divinisé, grand pontife, consul pour la 12e fois, désigné pour un 13e consulat, triomphateur pour la 14e fois, septième mille.

Borne milliaire de l'époque d'Auguste probablement en place le long de la voie aurélienne au moment de sa découverte. Elle se trouve au 7e mille (environ 10 km) à partir de Tarascon, sur la voie allant du Rhône à Aix-en-Provence. L'expression *Pater Patriae* a été rajoutée alors que l'inscription était déjà gravée au moment où ce titre fut attribué à Auguste en 2 av. J.-C.

Borne milliaire.

Calcaire – Découverte en 1573 dans l'hôtel de Laval-Castellane à Arles. Datée de 540.

SALVIS DD (ominius) NN(ostris)

THEODOSIO ET

VALENTINIANO

P(is) F(elicibus) V(ictoribus) AC TRIVM (pb(atoribus)

SEMPER AVG(ustis) XV (et iv)

CONS(ulibus) VIR INL(ustris)

AVXILIARIS PRA(ef(ectus)

PRAETO(rio) GALLIA(rum)

DE (a)RELATE M (as(siliam)

(mili)ARIA PONI(statuit)

M(ilia) P(assuum) I

Pour la conservation de nos maîtres, Théodose (II) et Valentinien (III), Pieux, Heureux, Victorieux et Triomphateurs, toujours Augustes consuls pour la 15e et la 4e fois. L'illustre auxiliaris, préfet du prétoire des Gaules, a fait élever cette borne d'Arles à Marseille, 1er mille.

Cette borne, probablement située à l'entrée orientale de la ville sur la voie aurélienne, est la dernière borne milliaire connue érigée en Gaule narbonnaise.
Elle montre l'importance de la ville d'Arles quand elle est devenue siège de la préfecture des Gaules au début du ve siècle.



A savoir : Sur le tracé des principales voies, les Romains érigeaient des bornes mentionnant les distances entres les villes. La mesure est le mille romain qui correspond à environ 1460 mètres, ce qui a donné son nom aux bornes milliaires mais elles ne sont pas disposées tous les milles. Elles marquaient le plus souvent des travaux d'entretien effectués sur la voie avec le nom de l'empereur (permettant de les dater) ainsi que la distance qui séparait la borne des villes importantes de la région.

Les voies fluviales

A voir : la carte des routes et des fleuves

A savoir

Arles représente, pour le grand commerce méditerranéen, une tête de pont jetée sur le monde gaulois, pénétré par un axe fluvial unique qui part de Fos-sur-Mer ou d'Arles et qui, par le Rhône, la Saône, la Moselle et le Rhin, ravitaille la Gaule jusqu'aux armées romaines de Germanie et de Bretagne.

La vallée du Rhône est ainsi prolongée par celles de la Seine et plus à l'ouest par les dépressions qui jalonnent la partie orientale du Massif central c'est-à-dire le bassin de la Loire. Le Rhône était navigable jusqu'à Lyon, et lorsque la navigation fluviale devenait difficile, les Romains pratiquaient la technique du halage*.

➜ Fiche TEXTE N°8 : Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle* III,5,4.

Les voies maritimes

A voir : La carte du commerce



A savoir

Les routes commerciales en Méditerranée.

Dans l'Antiquité, la mer est le lieu par excellence des échanges commerciaux. Les transports maritimes sont plus rapides et moins coûteux que les transports terrestres. Les Romains ont contrôlé pendant plusieurs siècles la Méditerranée, c'est-à-dire « leur » mer car *Mare nostrum* a donné son nom à la Méditerranée. Durant le Haut-Empire, c'est une voie commerciale de premier ordre avec deux grands axes de communication : une route nord-sud avec Alexandrie, Rhodes et Byzance et une route est-ouest, plus importante, qui mène les navigateurs d'Alexandrie à Ostie et encore plus loin jusqu'à Narbonne et Gadès en passant par Carthage en Afrique du nord.

Sur cette route maritime majeure se greffent divers itinéraires, notamment celui reliant l'Italie du sud en longeant la côte du Latium, de la Ligurie et de la Gaule à l'Espagne jusqu'aux colonnes d'Hercule (détroit de Gibraltar) ou encore de Narbonne à Bordeaux et à la Bretagne.

Quelques temps et distances :

Aujourd'hui un cargo file à 10 ou 20 nœuds soit 18 à 36 km/h. La vitesse moyenne des navires marchands romains était de 5 nœuds soit 9 km/h. Ainsi selon les conditions atmosphériques, un navire pouvait parcourir entre 100 et 200 km en 24h.

Il fallait en conséquence 30 jours pour faire Alexandrie - Marseille, 15 jours pour joindre Alexandrie à Ostie et une semaine pour Ostie - Gadès et la moitié d'une semaine pour Ostie-Narbonne.

A voir : l'ancre de bateau



Ancre, chêne et plomb, trouvée à l'embouchure du Petit Rhône en 1991 (Haut- Empire ?) Long : 220 cm

Découverte seule dans les parages difficiles du Petit Rhône, l'organeau* étant cassé ; ceci donne à croire qu'elle a été perdue par un navire au cours d'une manœuvre délicate. Les deux pattes en bois (l'une d'elles a été brisée et n'a pas été retrouvée) étaient armées de sabots en fer permettant d'accrocher plus facilement dans le sable. Ces pattes étaient fixées à la verge* par une pièce d'assemblage en plomb. Le jas*, qui assurait la stabilité au fond, est décoré par des osselets (moulés dans le jas en plomb) disposés selon la combinaison dite du « coup de Vénus », position la plus chanceuse. Ce symbole était bien sûr sensé protéger le bateau et les marins.

Les ancres de bateau ayant conservé leur bois sont rarissimes, d'où l'intérêt de l'exemplaire conservé au musée. La restauration et la conservation de cet objet ont été assurées par le musée national suisse de Zurich.

A savoir : la navigation romaine en Méditerranée

Comme les Grecs, la navigation des Romains est prudente en raison des réels dangers que présentent les éléments naturels et les limites des techniques navales. Les tempêtes en Méditerranée sont redoutables ainsi que les vents et les courants. Ces conditions atmosphériques déterminent deux périodes opposées de navigation commerciale :

- mer ouverte aux « justes navigations » selon l'expression de Symmaque* ;
- mer fermée, *mare clausum*, la navigation est suspendue même si la fermeture de la mer n'interdit pas toute navigation.

Les limites de ces 2 saisons sont imprécises, selon qu'on soit prudent ou pas :

- Début de la navigation dès le mois de mars jusqu'à mi-novembre ;
- Début de la navigation de fin mai jusqu'à mi-septembre.

Arles, un port : fluvial et maritime

Comment s'organise l'activité portuaire d'Arles ?

La situation du port d'Arles est un point de jonction de la navigation maritime et fluviale. Véritable plaque tournante, Arles permettait de distribuer les productions agricoles ou manufacturées issues des terres les plus lointaines de l'empire. Les activités du port d'Arles s'intensifient sous le règne d'Auguste et cette importance ne cessera de croître jusqu'à l'Antiquité tardive, où Arles devient l'un des ports les plus actifs de la Méditerranée, supplantant Marseille et Narbonne.

➜ Fiche TEXTE N°9 : Ausone, *Classement des villes célèbres*, Tome I.

Les infrastructures : docks et pont de bateaux

A voir : la maquette de la ville

A savoir

Au niveau d'Arles, le Rhône forme un coude, plus large, où le courant faiblit. La traversée se faisait plus facilement à cet endroit, d'abord avec un bac, au moyen de barques et de radeaux, puis par un pont de bateaux, améliorant considérablement le trafic et les communications. L'activité navale semble se concentrer sur la rive droite du Rhône, l'actuel quartier de Trinquetaille, à partir de 10 av. J.-C. Avant cette date, c'est sur la rive gauche que César fit construire douze vaisseaux devant assurer par mer le blocus qui allait précipiter la chute de Marseille et de Pompée en 49 av. J.-C. Connu pour son activité navale, le quartier de Trinquetaille dispose d'infrastructures matérielles telles que entrepôts et digues qui ne cesseront de se développer sous l'impulsion du commerce méditerranéen. Les archéologues ont ainsi mis au jour des traces d'occupations de la fin du Ier siècle av. J.-C. : docks, installations portuaires et consolidation des digues par des rangées d'amphores plantées dans le sable. Il apparaît qu'au IIIe siècle, ce quartier est le centre artisanal et commercial d'Arles, avec une cour à portique retrouvée près du Rhône.

➜ Fiche TEXTE N°10 : César, *Bellum Civile*, Tome I,36,4.



A voir : la maquette du pont de bateaux

Le pont de bateaux d'Arles est constitué de bateaux fluviaux ancrés fermement dans le fleuve et attachés, pour les quatre premiers, de chaque côté à deux bittes d'amarrage maçonnées. Un platelage de fortes poutres maintient la cohésion des barques et reçoit le tablier. Aux extrémités, deux ponts-levis assurent une liaison souple avec les culées en pierre afin de permettre le passage des navires. En effet, le port fluvio-maritime d'Arles est dit « de rupture de charge ». Les cargaisons des bateaux de navigation maritime arrivant de la Méditerranée sont transférées dans le port d'Arles sur des bateaux adaptés à la navigation fluviale permettant d'acheminer les marchandises par le Rhône vers Lyon. Cependant même des navires à fort tonnage pouvaient parvenir jusqu'à Lyon.

✚ Fiche MAQ N°9 : le pont de bateaux.



A savoir

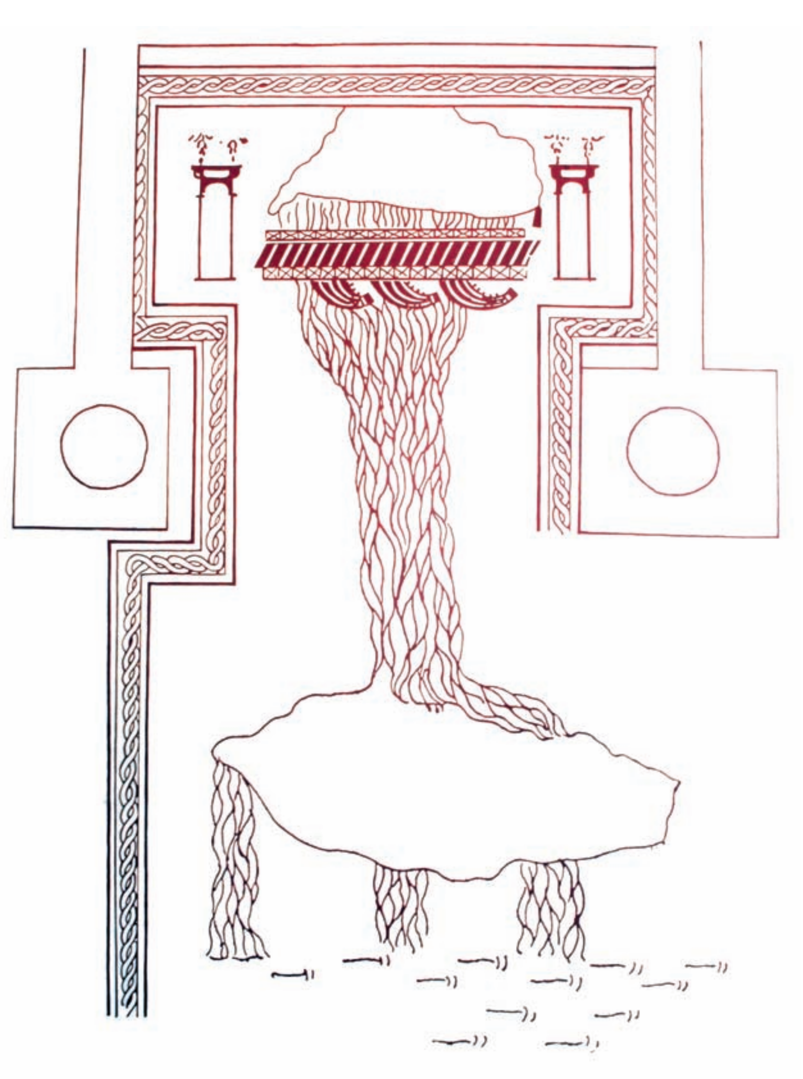
Les ponts de bateaux sont utilisés à des fins militaires, or Arles est une des rares villes romaines possédant un pont de bateaux permanent. Prouesse technique peu commune d'après de nombreux auteurs antiques, le pont d'Arles a connu une certaine renommée dans l'Antiquité. On le retrouve notamment sur une mosaïque à Ostie, le port de Rome, grâce à laquelle il a été possible de formuler une hypothèse de reconstitution.

✚ Fiche TEXTE N°9 : Ausone, *Classement des villes célèbres*, Tome I.

DOSSIER ENSEIGNANT – LA VISITE
COMMERCE ET ACTIVITÉS PORTUAIRES

A voir : Le dessin de la mosaïque d'Ostie

La mosaïque du forum des corporations à Ostie représente le pont sur le Rhône avant la division du fleuve en trois bras. On distingue sur chaque côté du fleuve deux constructions (deux arches) surmontées d'un décor (statues) ainsi que le tablier reposant sur trois bateaux à proue relevée. La passerelle ne se prolonge pas jusqu'aux arches pour laisser place à un pont-levis. On distingue aussi un élément près de la lacune correspondant sans doute à une des bittes d'amarrage qui maintenaient les premiers bateaux.



A savoir

A Ostie, sur la place des naviculaires, chaque grand port possédait son bureau. Ainsi les contrats étaient négociés à Ostie où les Arlésiens avaient un bureau permanent. Fiers de leur pont de bateaux, ils l'avaient choisi comme symbole sur la mosaïque qui ornait leur comptoir (leur *schola*) sur le forum des corporations.

Ce document iconographique est d'un intérêt majeur car, associé aux prospections sous-marines dans le Rhône, il a permis de proposer une restitution du pont.

Les hommes : naviculaires et manutentionnaires

L'organisation du grand commerce maritime est l'affaire de l'État (service des douanes et de l'Annone*) et de grandes entreprises de commerce, de distribution, et de transport (les naviculaires). Ces dernières, organisées en une société très hiérarchisée avec une grande diversité dans les statuts sociaux, les fortunes, les responsabilités et la nature des tâches, gèrent et veillent à l'organisation du transport maritime.

A voir : Cippe* de Caius



Cippe en marbre,

Retrouvé à Trinquetaille. Fin IIe siècle.

CLAVD(ia tribu) BO (-) IO
AGRICOLA (e Aur) ELIO
APRO PRAEF(ecto) COHOR(tis)
TERT(iae) BACARAVGVSTANO(rum)
TRIBVN(o) LEG(ionis) (i) ADIVT(ricis) PROCVR(atori)
AVVGVSTORVM AD ANNONAM
PROVINCIAE NARBONENSIS
ET LIGVRIAE PRAEF (ecto) A(lae) MILIARIAE
IN MAVRETANIA CAESARIENSI
NAVIC(ulari) MARIN(i) AREL (atenses)
CORP(orum) QVINQ (ue) PATRON (o)
OPTIMO ET INNOCENTIS SIMO

A Caius Cominius bo_ius

Agricola Aurelius Aper fils de (?) de la tribu Claudia, préfet de la 3e cohorte des Bracaraugustini, tribun de la 1ère légion Adiutrix, procurateur des Augustes pour l'Annone de la province de Narbonnaise et de Ligurie, préfet d'une aile militaire en Maurétanie césarienne, les naviculaires marins d'Arles des 5 corporations, à leur patron excellent et irréprochable.

Cette inscription honorifique montre la carrière d'un haut personnage de l'ordre équestre (chevalier romain), originaire de la région de Venise. Après avoir accompli deux commandements militaires, il est nommé procurateur des Augustes pour le service de l'Annone en Narbonnaise et en Ligurie : il était aussi probablement responsable de l'exportation de blé de ces deux régions vers Rome. Il poursuit sa carrière militaire comme commandant d'un corps auxiliaire de 1 000 cavaliers de la province de Maurétanie césarienne (l'Algérie). C'est sa qualité de procurateur de l'Annone qui a incité les naviculaires d'Arles à le choisir comme patron de leur corporation et à lui consacrer cette dédicace.

➔ Fiche ARCHEO N°6 : l'épigraphie latine.

A savoir : Le service de l'Annone

L'intensité du trafic en Méditerranée est liée en grande partie à l'approvisionnement en blé de la cité de Rome qui comportait plus d'un million d'habitants.

Les pouvoirs publics, distribuant gratuitement le blé pour la plèbe, créent le service de l'Annone, dirigé par un préfet (le *praefectus annonae*) sous les ordres directs de l'empereur. L'État contrôle ainsi le ramassage du blé dans les provinces grandes productrices comme l'Afrique et l'Egypte, puis son transport par les flottes annonaires.

Ces dernières sont constituées de navires qui restent la propriété privée des armateurs dont l'État loue les services. Des avantages substantiels leur sont accordés : primes, faveurs personnelles, octroi du droit de cité romain, dispense de charges municipales.

A savoir : la corporation des naviculaires*

Les *navicularii* sont des grands entrepreneurs de transport maritime, riches propriétaires de navires de fort tonnage. Ils sont surtout les correspondants du service de l'Annone.

D'après le code théodosien*, au IVe siècle, les naviculaires doivent être propriétaires terriens afin d'offrir une garantie en cas de naufrage ou de perte de la cargaison et doivent à l'État un voyage tous les deux ans. En contrepartie, l'État leur accorde des dispenses de charges publiques et une rémunération. Le reste du temps, ils demeurent libres de leurs activités.

Les naviculaires d'Arles semblent tous être des affranchis de patrons gallo-romains d'Arles ou des environs. A ce titre, ils sont volontiers membres du collège des Sévirs Augustaux* et disposent d'une solide fortune. En fait, ils semblent faire fructifier pour leur propre compte et pour celui de leur patron des capitaux que ce dernier leur a prêtés avec usure (les surplus du revenu foncier des grands propriétaires sont investis dans le commerce maritime à travers des affranchis).

A voir : Relief des emballeurs



Relief des emballeurs.

calcaire, III[e] siècle. Provient de la nécropole de la pointe de Trinquetaille. Conservé en 1757 chez le prieur de Fourques, puis au musée tenu par les frères Minimes aux Alyscamps.

Ce fragment, appartenant peut-être à la décoration d'un mausolée, représente deux esclaves vêtus d'une tunique, occupés à cercler un ballot (en train de serrer des cordes autour d'une balle de marchandises). Les manutentions des « dockers » devaient être nombreuses en raison de la rupture de charge amenée par le pont, mais aussi parce qu'il fallait conditionner les produits de « gros » pour les livrer aux détaillants.

A savoir : les manutentionnaires

Les ports romains disposent d'une infrastructure humaine qui rend possible et facilite l'ensemble des opérations de déchargement, d'embarquement et d'emmagasinage. Les navires de commerce en gros étaient amarrés le long du littoral provençal et ensuite les cargaisons étaient acheminées jusqu'au port d'Arles sur de petites embarcations par voies fluviales et terrestres.

› **Les dockers**

Ils sont organisés en une puissante corporation. Au IV[e] siècle, ils obtiennent le monopole de déchargement des navires.

› **Les nautes* et les utriculaires***

Le trafic du Rhône, en amont d'Arles ou sur ses affluents, était assuré par les nautes, les échanges locaux sur les étangs ou les rivières l'étaient par les utriculaires. Les transports au long cours en mer étaient à la charge des naviculaires. C'est surtout aux nautes qu'était confié, en Gaule, le transport intérieur des marchandises sur lequel ils exercent un véritable monopole.

› **Les artisans des chantiers navals.**

Ce terme regroupe ceux qui sont au sol, le personnel des ports : ceux qui ne naviguent pas, mais sont indispensables à la navigation comme les charpentiers navals (*fabri navales*).

L'administration et la fiscalité portuaires

A voir : Cippe de Pardalas



Cippe en marbre de Pardalas.

II[e] siècle. Découvert sous le maître-autel de l'abbaye Saint-Césaire d'Arles.

D(is) M(anibus)
G(ai) PAQUI OPTATI
LIB(erti) PAR DALAE (iiii) (viri)
AVG(ustalis) COL(onia) IVL(ia) PAT(erna)
AR(elate)
PATRON(i) EIVSDEM
CORPOR(is) ITEM PATRON(i)
FABOR(um) NAVAL(ium) VTRICLAR(iorum)
ET CENTONAR(iorum) C(aius) PAQVIVS
EPIGONUS CVM LIBERSSUIS
PATRONO OPTIME MERITO

Aux Dieux Mânes de Gaius Paquis Pardalas, affranchis d'Optatus, sévir augustal de la colonie Julia Paterna Arelate, patron de ce même corps, également patron des charpentiers navals, des utriculaires et des centonnaires*. Caius Paquius Epigonus avec ses enfants, à son patron bien méritant.

Cippe d'un affranchi qui a été choisi comme patron de diverses associations d'ordre religieux ou économique.

A savoir : Les mesureurs

Les *mensores*, assistés de secrétaires comptables ou *tabularii*, vérifient la quantité et la qualité des marchandises débarquées. Les cargaisons de blé devaient être accompagnées d'un sac de cuir scellé contenant un échantillon de grains, idem pour le vin avec le principe d'amphorette pour vérifier que la cargaison soit identique à l'échantillon.

Les *mensores* s'assurent du volume des marchandises au départ et à l'arrivée, ainsi qu'au cours des diverses manutentions. Ils utilisent des mesures étalonnées, des balances, des machines à doubles plateaux. Les *tabularii* enregistrent les quantités. Ce sont des secrétaires comptables affectés à chaque manutention, particulièrement à l'entrée et à la sortie des greniers et des entrepôts.

A voir : poids de balance



Poids de balance, en plomb.

Découvert lors des fouilles de l'amphithéâtre d'Arles en 1849. (Haut. 27 cm)

Il a la forme du buste de Minerve, la déesse de la guerre mais aussi du commerce. Elle porte le casque à cimier, une tunique agrafée sur l'épaule droite et l'égide*, l'attribut de la déesse. L'ornement du casque à été astucieusement recourbé en anneau de suspension. Il pèse 11,2 kg.

A savoir : Les services fiscaux de la douane

Ces services perçoivent les taxes : impôt sur les marchandises qui entrent dans le port (en Gaule c'est 1/40 de leur valeur), droits de séjour du navire proportionnels à la durée de l'accostage (le séjour) et à la taille du bâtiment (l'encombrement).

Le personnel administratif se compose d'esclaves impériaux ou publics agissant sous le contrôle de quelques fonctionnaires de rang élevé.

A voir : Epitaphe d'Apronianus



Epitaphe d'Apronianus.

marbre du début du IIIe siècle, découvert en 1850 dans le nouveau cimetière. (haut. 32 cm)

D(is) M(anibus)
APRONIAN
O AVGGG (ustorum trium) NNN(ostrum)
VERNAE VILI
CO XL GAL(liarum) CO
NIVGI PIENT
ISSIMO BEAB
IA POLITICE

Aux dieux mânes. A *Apronianus*, esclave de nos trois Augustes, régisseur des douanes du quarantième des Gaules.
Beabia Politice à son époux très affectionné.

Il s'agit de l'épitaphe d'un esclave impérial des trois empereurs, (Septime Sévère, Caracalla et Geta). Il était chargé de percevoir le 40e des Gaules, qui est l'impôt indirect de 2,5% perçu sur toute marchandise importée en Gaule.

Arles, un centre d'affaires : les échanges commerciaux

Quels produits s'échangeaient sur le port d'Arles ?

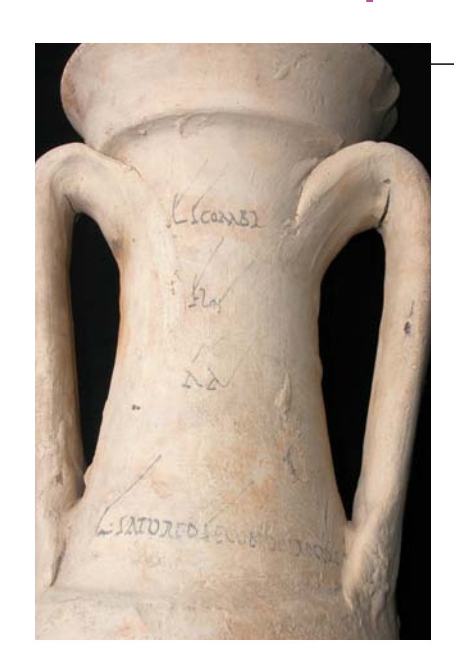
Les produits transportés dans les navires romains sont très variés :

- denrées alimentaires : blé d'Afrique et d'Egypte, huile d'Espagne, d'Asie Mineure ou d'Afrique, salaisons d'Espagne, d'Afrique et vins de Gaule, d'Italie et de Grèce ;
- matières premières : métaux d'Espagne et de Grande Bretagne (plomb, argent, cuivre, fer…) ;
- produits manufacturés : poteries gauloises, italiennes et africaines, papyrus et verrerie d'Egypte, toiles de lin et draps de Syrie ;
- produits de luxe : soie de chine, encens d'Arabie, ivoire et esclaves de Libye.

➔ Fiche CARTO N° 10 : les échanges commerciaux entre la Méditerranée et Arles

Les denrées : les amphores*

A voir : Amphore à inscription peinte.



Amphore à inscription peinte.

Amphore à conserve de poisson. Type Dressel 12.
L'inscription, comme une étiquette, mentionne le contenu, la qualité et le destinataire.

G(arci) SCROMBRI
FLOS
AA
G(aius) SATURI(us) SECUND(us) PROC(urator) AUG(usti)

Sauce de maquereau
D'excellente qualité
Vieille de 2 ans
G(aius) SATURI(us) SECUND(us) PROC(urator) AUG(usti) : destinée à *Gaius* procurateur de l'Empereur, qui fut gouverneur de la province de Rétie (dont la capitale est Augsbourg en Bavière) dans les années 78 / 80 ap. JC.
Cette amphore, originaire de Bétique (Espagne du sud), devait donc parcourir près de 2 500 km entre la pointe espagnole et la province de Rétie (en Allemagne), mais s'est échouée à Arles.

A savoir

Les chargements des navires romains sont divisés en cargaison principale, contenue dans des amphores et en cargaison secondaire (vaisselle). Simple emballage destiné au transport et à la commercialisation des denrées alimentaires, les amphores jouent un rôle important dans l'histoire de l'économie antique. Elles sont utilisées pour transporter des liquides (vin, huile, garum*, miel, ...) mais aussi des olives ou des fruits. Les navires de grandes tailles pouvaient transporter jusqu'à 6 000 amphores en un voyage.

➔ Fiche ARCHEO N°4 : l'amphore, objet du quotidien

A voir : La vague d'amphores



La vague d'amphores.

Les archéologues ont retrouvé dans le Rhône et le long de la côte provençale des amphores transportant du vin, de l'huile et du garum en grande quantité. Ces denrées proviennent d'Italie, d'Espagne, de Gaule, d'Afrique du nord et de Libye, comme le montre l'échantillon d'amphore présenté dans le musée. Elles témoignent de la vivacité des échanges commerciaux dans l'ouest du bassin méditerranéen entre le IIe siècle av. J.-C et la fin de l'Antiquité (bien que dès le IVe siècle av. J.-C, on constate des échanges à l'est avec la Grèce).

A savoir :

De formes, de couleurs et de provenances variées, les amphores permettent de suivre les routes commerciales empruntées en mer.

- Fiche ARCHEO N° 5 : l'amphore, objet d'étude archéologique
- Fiche CARTO N° 9 : les amphores du musée : provenance géographique

L'amphore, chargée à dos d'homme, est un récipient utilisé uniquement pour le transport de denrées en fond de cale. Ainsi une amphore possède deux anses pour faciliter la manipulation et se termine par une pointe longue utile à la cohésion du chargement dans la cale. En effet, rangées en lignes parallèles, debout, les amphores sont calées par des branchages pour qu'aucun mouvement n'intervienne pendant le transport. Les espaces libres entre trois cols permettent de loger les pointes de la rangée supérieure et d'immobiliser l'ensemble. Une fois vidée, l'amphore est considérée comme un emballage jetable mais elle est souvent réemployée : récipient de stockage, réservoir d'eau douce, sépultures, canalisation...



A voir : Amphore italique

Amphore italique.

Découverte à Trinquetaille. Amphore de type Dressel 1A.

Cette amphore a servi de coude de canalisation. Scellée à la chaux à proximité d'une citerne ou d'un puits perdu, elle était alimentée par des tuyaux en terre cuite qui venaient s'emboîter dans l'embouchure du col.

Les produits manufacturés : la vaisselle en céramique

A voir : vitrine de la vaisselle en céramique

A savoir :

La cargaison secondaire, qui vient compléter la cargaison principale des navires, augmente le profit du voyage, en occupant les espaces laissés libres entre les amphores. C'est le plus souvent de la céramique de table, objets manufacturés produits en grande quantité, car elle est facile à transporter (petits objets) et facile à vendre (forte demande). Aux Ier et IIe siècles, la vaisselle fabriquée dans le sud de la Gaule devient la céramique la plus exportée dans les provinces romaines de l'empire (Germanie, Bretagne, péninsule ibérique, côtes africaines, Italie et Grèce). Cependant au IIIe siècle, la production africaine de sigillées* claires inonde les régions littorales de l'occident romain (Italie, Espagne, sud de la Gaule) et détrône la sigillée gauloise.

La fabrication de la céramique sigillée est introduite en Gaule au moment de la colonisation par les légions romaines qui amènent leurs céramiques d'Italie (fabriquées à Arezzo et Pouzzoles). Les potiers gaulois acquièrent ces techniques et réalisent leurs propres céramiques dans des ateliers renommés comme Lezoux (près de Clermont-Ferrand) et La Graufesenque (près de Millau) dont l'exportation depuis Narbonne et Arles supplantera les céramiques italiennes.



A voir : Assiette avec marque de potier à l'intérieur.

Assiette avec marque de potier à l'intérieur.

Sigillée sud-gauloise du potier de la Graufesenque IVCVND(us).

Datée : 40/95. Prov. Arles.

A savoir :

La sigillée sud-gauloise est caractéristique par sa couleur rouge avec un vernis brillant, de haute qualité, soit lisse, soit décorée de motifs floraux, géométriques, de personnages et d'animaux. Elle est datée des époques 20 –120 de notre ère.

Une des particularités essentielles des sigillées de la Graufesenque est la présence de noms de potiers en creux dans les céramiques à l'aide d'un poinçon*. Ces vases, assiettes, gobelets et autres récipients estampillés* ont fait l'objet d'un recensement par les archéologues jusqu'à plus de 650 noms différents de potiers d'origine latine ou gauloise qui exerçaient sur le site de la Graufesenque. On a parlé alors d'un artisanat regroupé à une échelle industrielle avec une standardisation des techniques et de la production destinée à l'exportation.

- Fiche CARTO N° 10 : les échanges commerciaux entre la Méditerranée et Arles

Les matières premières : les métaux et les blocs de pierre

A voir : Lingots de plomb, d'étain, et de cuivre



Les lingots de plomb.

Ils mesurent environ 50 cm de long et pèsent autour de 52 kg. Retrouvés dans une épave du milieu du Ier siècle, aux Saintes-Maries-de-la-Mer. Ils proviennent de Bétique (Espagne du sud).

Inscriptions :

IMP (eratoris) CAES (aris) indiquent que le plomb était exploité pour le compte d'un empereur.

FLAVI. VERVCLAE. PLVMB. GERM. ou L.FL.VE. (forme abrégée) désigne certainement Lucius Flavius Verucla, fonctionnaire impérial administrant une société de production de plomb.

Sur un petit côté apparaît l'inscription mentionnant le poids du lingot.



Les lingots de cuivre.

Le musée conserve quelques lingots de cuivre provenant d'une épave des bouches de Bonifacio (Corse). Ils se présentent sous la forme de galettes aplaties avec des chiffres qui ne semblent pas être une indication de poids

Inscription : AVSCI relative à l'un des agents d'exécution dont le nom est indigène.

Les lingots d'étain.

Des lingots d'étain provenant d'une épave des îles d'Hyères ont la forme de galettes allongées. La plupart portent des inscriptions grecques circulaires entourant une effigie d'Hermès. Ces lingots semblent témoigner de la redistribution vers l'Italie, par les Grecs de Marseille, de minerais d'étain provenant sans doute d'Espagne du sud.

A savoir :

Les métaux font l'objet d'un commerce important. Transportés sous forme de lingots ou de galettes, ces matières premières sont aussitôt transformées :

- pour les canalisations (tuyaux de plomb) ;
- pour la construction navale (feuilles de doublage, ancres…).

Le mélange du cuivre et de l'étain, c'est-à-dire le bronze, est très utilisé par les Romains pour les outils, les monnaies, la vaisselle de table, les ustensiles, les serrures… Là encore, comme l'amphore peinte ou la céramique estampillée, les métaux possèdent des inscriptions mentionnant l'exploitant.

DOSSIER ENSEIGNANT – LA VISITE
COMMERCE ET ACTIVITÉS PORTUAIRES

A voir : Tête colossale d'Auguste



Tête colossale d'Auguste.

Marbre blanc. 82 cm de haut. 1er quart du Ier siècle av. J.-C.

Ce portrait d'Auguste a été découvert au large de Fos-sur-Mer en 1987 par un pêcheur. Sa taille indique que la statue complète devait mesurer entre 3,5 et 4m de haut. En effet, un tel buste était souvent fait pour s'insérer dans le bloc plus important du corps. Le but d'une telle œuvre, envoyée d'Italie, était de servir la propagande impériale. Elle a souffert surtout sur le côté droit de son séjour sous-marin et il manque sur le haut de la tête, ainsi que sur le côté gauche, deux pièces qui avaient été rapportées dans l'Antiquité.

A savoir :

Différents types de pierre circulaient à travers la Méditerranée exclusivement par voies maritimes en raison de leur poids et de leur taille comme en témoignent certains éléments architecturaux d'Arles :

- le décor du théâtre d'Arles : l'autel d'Apollon est en marbre provenant des carrières de Carrare en Italie ;
- le décor du forum d'Arles : le chapiteau de pilastre représentant un dauphin à la comète est en marbre jaune de Tunisie ;
- l'obélisque qui décorait la *spina* du cirque d'Arles est en granit de Turquie (carrière de Troade) ;
- le sarcophage de Phèdre et Hippolyte découvert à Trinquetaille : son marbre provient de la carrière de Grèce située sur le mont Penteli au nord-est d'Athènes. Ce marbre est célèbre car il a servi à la construction de l'Acropole.

➜ Fiche CARTO N° 10 : les échanges commerciaux entre la Méditerranée et Arles

Les pistes pédagogiques

■ Etude de l'Empire romain.

Les nouveaux programmes d'histoire demandent au professeur de généraliser la démarche inductive et de se servir d'entrées qui seront un point d'appui pour mieux accrocher l'élève au thème étudié. Cette entrée doit permettre de donner du sens au cours.
En classe de sixième, le thème II du chapitre sur Rome permet au professeur d'aborder les échanges :

Connaissances : La paix romaine, appuyée sur la puissance militaire, s'impose aux provinces de l'Empire. Elle favorise la construction d'infrastructures et le développement des échanges.
Démarche : L'étude est conduite au choix à partir d'une villa gallo-romaine ou du trajet d'un produit (vin, huile, métaux, céréales...).

Extrait du programme (Bulletin officiel spécial n° 6 du 28 août 2008)

Proposition n°1 :

Titre de l'entrée	Le port d'Arles
Problématique	Qu'est-ce qui témoigne d'une intense activité portuaire à Arles ?
Objets du musée à étudier	› maquette du pont de bateaux (ponts-levis qui permettent le passage des bateaux) ; › dessin de la mosaïque des corporations (échanges Arles-Ostie) ; › vitrine des céramiques, vague d'amphores, lingots ; › relief des emballeurs (pour la notion de rupture de charge et de commerce vers toute la Gaule) ; › maquette de la ville (entrepôts) ; › stèle des naviculaires ; › épitaphe d' Apronianus.
Objectif de l'entrée	Découverte des infrastructures et des activités du port.
Mise en perspective	› description de la carte du commerce en Méditerranée pour ensuite raconter le rôle particulier du port d'Arles ; › comparaison des représentations de villes portuaires (Ostie, Arles, Alexandrie) réalisées par J.-C. Golvin (cf. bibliographie).
Avantages de cette entrée	Cette entrée donne une vision globale du commerce (on se rend à Ostie, on constate les échanges avec la Gaule) mais n'aborde pas les matériaux et denrées échangés.

DOSSIER ENSEIGNANT - PISTES PÉDAGOGIQUES

Proposition n°2 :

Titre de l'entrée	Arles, cité au cœur du commerce méditerranéen
Problématique possible	Les matériaux utilisés dans la cité d'Arelate permettent-ils de décrire une activité commerciale ?
Objets du musée à étudier	› le décor du théâtre d'Arles : l'autel d'Apollon est en marbre provenant des carrières de Carrare en Italie ; › le sarcophage de Phèdre et Hippolyte découvert à Trinquetaille : son marbre provient de la carrière de Grèce située sur le mont Penteli au nord-est d'Athènes. Ce marbre est célèbre car il a servi à la construction de l'Acropole ; › la tête colossale d'Auguste en marbre d'Italie, perdue lors de son acheminement sur les côtes gauloises ; › les lingots de plomb, d'étain et de cuivre.
Objectif de l'entrée	Les matériaux retrouvés à Arles témoignent d'une intense circulation en Méditerranée.
Mise en perspective (dans le musée)	› se rendre vers les amphores pour remarquer quels sont les autres produits transportés, les autres destinations ; › décrire la carte du commerce en Méditerranée pour ensuite raconter le rôle particulier du port d'Arles ; › l'obélisque qui décorait la *spina* du cirque d'Arles est en granit de Turquie (carrière de Troade). On peut la voir aujourd'hui sur la place de la Mairie
Avantages de cette entrée	C'est celle qui respecte le plus les directives du programme.

■ Etude de l'objet archéologique.

Une visite au musée est l'occasion de faire travailler les élèves sur l'observation et la recherche du détail. Ce travail part du constat que les élèves passent souvent trop rapidement sur une image ou un objet.

Trois objectifs sous-tendent ce travail :

- donner une méthode pour la lecture d'une image, d'un objet archéologique ;
- montrer la complexité et la diversité d'un objet au sein d'une collection ;
- apprendre à ne pas rester sur la première impression, apprendre à regarder un objet dans un musée et à l'interroger.

Observer en détail, c'est questionner et comprendre, s'interroger sur le sens, l'utilisation, la réutilisation, la/les fonction(s), la provenance, la/les croyance(s) liées à l'objet.

Proposition pour une lecture méthodique d'un objet

■ Quels éléments l'élève doit-il chercher en premier ?

Matériaux / dimensions / aspects ;
couleurs ;
marques / inscriptions (à relever éventuellement) ;
datation ;
facteur de dégradation (phénomènes naturels, liés à l'homme, liés à la réutilisation...).

■ La phase descriptive

Après s'être arrêté sur l'objet, l'élève peut en faire une description précise à l'oral, à l'écrit ou également dessiner un détail particulièrement intéressant et/ou le prendre en photo.

■ La lecture interprétative

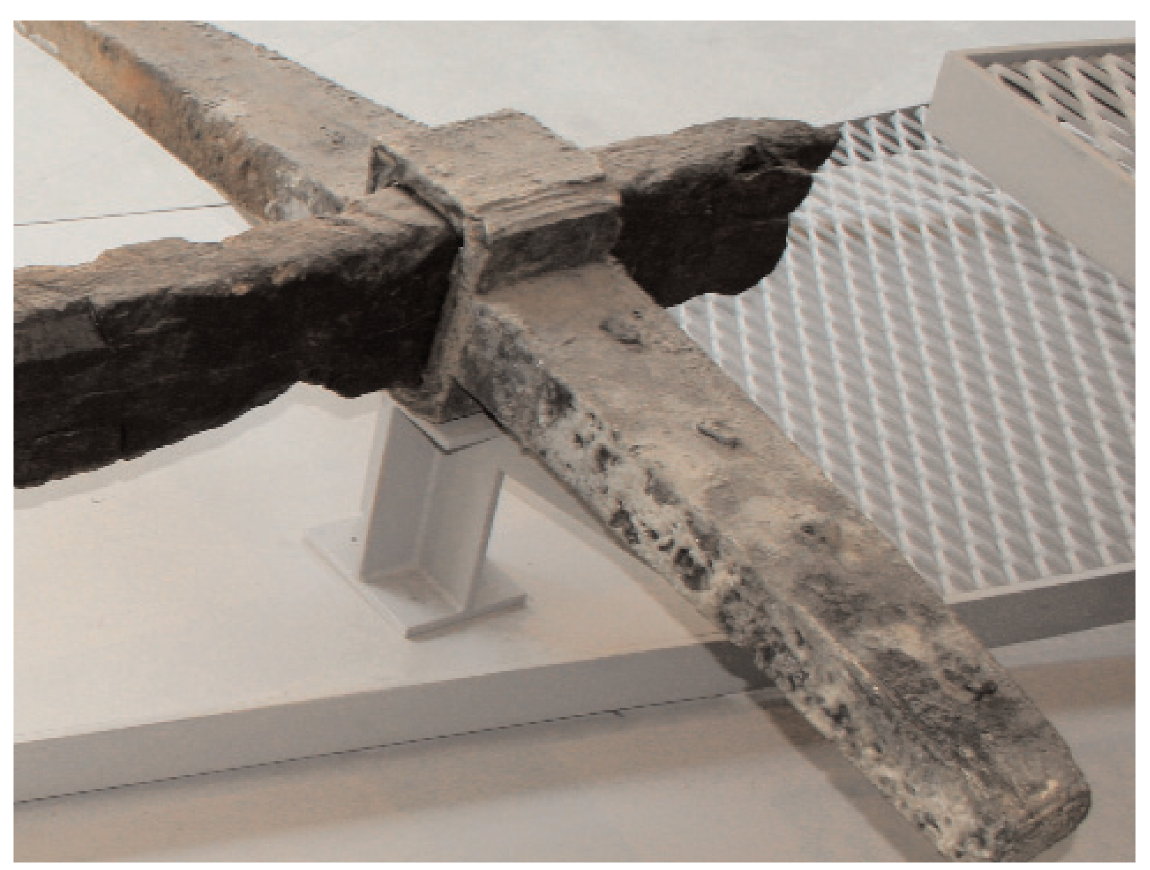
On pourra demander à l'élève d'écrire un texte court abordant l'un des sujets suivants :

Quelle fonction ?
Quelle utilisation (éventuellement réutilisation) ?
Quels moyens de fabrication ?
La conservation/destruction ?
Comparaison avec des objets du quotidien de l'élève (si possible).

■ Sur quels objets mener cette enquête ?

Pour la thématique du commerce, certains objets sont particulièrement adaptés à cette étude en détail :

- la borne milliaire où l'on trouve des marques de cordage (réutilisation comme bitte d'amarrage pour bateaux) ;
- l'amphore peinte où l'on retrouve inscrite la nature du contenu et sa qualité ;
- l'assiette avec estampille qui indique son lieu de fabrication ;
- les lingots de plomb avec le nom de l'exploitant ;
- l'ancre de bateau avec les osselets moulés dans le jas en plomb.



Détail de l'ancre de bateau : les osselets disposés selon le coup de Vénus.

L'idéal est de laisser le choix à l'élève de l'objet qu'il désire étudier dans une section précise du musée. Cela permet de rester dans la thématique désirée tout en préservant l'intérêt de l'élève.

Bibliographie

Ouvrages généraux

- ***Musée de l'Arles antique /*** catalogue du musée, Arles, Actes Suds, réédition 2002, 175 p.
- DE DONATO (G.), ***Mare Nostrum, la mer des Romains, encyclopédie d'archéologie sous-marine,*** Londres, Periplis, 2003, 86 p.
- POMEY (Patrice, dir.), ***La navigation dans l'Antiquité,*** Paris, Edisud, 1997, 206 p.
- REDDE (Michel) et GOLVIN (Jean-Claude), ***Voyages sur la Méditerranée romaine***, Arles, Paris, Actes Sud – Errance, 2005, 137 p.

Ouvrages spécialisés à la bibliothèque du musée

- JONCHERAY (Jean-Pierre), ***Nouvelle classification des amphores découvertes lors de fouilles sous-marines,*** Fréjus, cahiers d'archéologie subaquatique, seconde édition 1976
- HOFMANN (Bernard), ***Catalogue des formes de sigillées et d'amphores***, Revue archéologique Sites, Hors-série n°28, édité par l'association française d'archéologie métropolitaine, 1985, Gonfaron.
- DAMONTE (L.) et GASSEND (J.-M.), ***De la manœuvre des navires antiques***, ed. de la Nerthe, 2002.

Ouvrages spécialisés pour le jeune public

- ***2000 ans sous les mers***, Arkeojunior, n°89, septembre 2002, p. 10-13.
- ***Tous les chemins mènent à Rome***, Arkeojunior, n°151, avril 2008, p. 18-25.



Lexique

Amphore : Emballage en terre cuite muni de deux anses et destiné à transporter des denrées.

Annone : Administration chargée du ravitaillement de la cité de Rome. L'Annone organise le transport maritime du blé en provenance d'Egypte et de Tunisie.

Centonnaires : Artisans spécialisés dans le travail des étoffes, chiffonniers.

Cippe : Elément en forme de colonne qui peut servir de borne, de monument funéraire, comportant souvent une inscription ou un décor.

Code théodosien : Promulgué en 438 par l'empereur Théodose II à Constantinople, le code théodosien est le premier code officiel publié dans l'Empire romain. Il reprend toute la législation impériale depuis Constantin Ier, avec une véritable volonté codificatrice (suppression de mesures désuètes et des contradictions).

Egide : Dans la mythologie, attribut de la déesse de la guerre Minerve. Bouclier recouvert de peau de chèvre (*aigis* en grec), c'est une sorte de cuirasse ornée de la tête de Méduse (monstre aux cheveux de serpents).

Estampille : Empreinte obtenue sur la pâte d'une céramique à l'aide d'un poinçon.

Garum : chez les Romains, principale sauce utilisée comme condiment. Poisson ou viscères de poisson séchés et fermentés dans du sel et de l'huile. Le garum entre dans la composition de nombreux plats et chaque province avait sa recette.

Halage : Système de traction par des hommes et des animaux le long de la berge lorsque la navigation fluviale devient difficile.

Jas : Barre perpendiculaire à la verge de l'ancre, en pierre, en plomb ou en fer.

Nautes : Les *nautae* amènent jusqu'aux ports maritimes leurs embarcations fluviales légères et y chargent les produits qu'ils transportent par le fleuve jusqu'aux entrepôts des grandes villes.

Naviculaires : A la fois transporteurs, armateurs et financiers, les naviculaires (organisés en corporation) sont propriétaires des bateaux de forts tonnages qui traversent la Méditerranée.

Organeau : Anneau d'amarrage, destiné à recevoir le câble de l'ancre.

Poinçon : Outil qui a pour fonction de laisser une marque sur différents supports.

Sévir augustal : Prêtre appartenant au collège dédié au culte de l'empereur Auguste. Cette corporation se devait d'honorer sa mémoire.

Sigillée/Céramique sigillée : Du latin *sigillum* : sceau. Nom donné, par extension, à la céramique romaine en raison des poinçons utilisés pour décorer et signer les céramiques.

Symmaque : Né vers 342 et mort en 402-403, d'une famille riche et influente à Rome. Il occupe des charges politiques importantes (proconsul d'Afrique). Il est surtout connu pour sa défense de l'ancienne religion « païenne » face aux nouveaux empereurs chrétiens. Il a laissé un ensemble de 900 lettres.

Utriculaires : Les utriculaires, comme les nautes, sont chargés du transport des marchandises, plus particulièrement sur les étangs et les rivières.

Verge d'ancre : Corps principal de l'ancre composé d'une longue pièce droite qui va du jas à la jonction des pattes.
Sa partie supérieure est dotée d'un anneau (organeau).

Les fouilles archéologiques dans le Rhône

Depuis les premières expertises réalisées dans le Rhône au début des années 80, de nombreux sondages, prospections et autres fouilles programmées se sont multipliés pour confirmer l'importance du site archéologique.

A ce vaste dépotoir antique, accumulant des centaines de milliers d'amphores et de céramiques, les dernières missions conduites par le DRASSM et les associations 2ASM et Arkaeos ont permis de découvrir des pièces exceptionnelles. Statues en marbre et en bronze, coupelles en argent, sarcophages, monnaies, inscriptions peintes sur céramique témoignent autant du dynamisme des échanges, des savoir-faire romains que de la richesse de l'Arles antique. Aujourd'hui de nouvelles missions s'intéressent plus particulièrement à la navigation dans le Rhône, notamment grâce aux recherches menées sur les épaves.



Textes : X. Baeumle (enseignant), A.Lagny (Université d'Artois), M. Vachin (MDAA)
Conseiller scientifique : J.Piton (archéologue et céramologue)
Conception, suivi éditorial : M.Vachin (MDAA)
Conception graphique : V. Matheron (studio graphique cg13)
Relectures : F. Denise, C. Clasert, G. Troin, G. Vergos-rozan (MDAA), J. Piton et D. Djaoui (archéologues)
Corrections : A.-C. Bolard
Crédit photo : M. Lacanaud (MDAA), A.Coste (MDAA) sauf mention contraire.